

Bruksela, 4 grudnia 2023 r.
(OR. en)

16365/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0266(COD)

TRANS 573
CLIMA 623
CODEC 2390
IA 345

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	16145/23 + COR 1 REV 1
Nr dok. Kom.:	11821/23
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych – Podejście ogólne

Delegacje otrzymują w załączeniu podejście ogólne Rady w sprawie wyżej wymienionego wniosku, przyjęte przez Radę na jej 3991. posiedzeniu, które odbyło się 4 grudnia 2023 r.

2023/0266(COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wspieranie starań na rzecz większej zrównoważoności i efektywności unijnego systemu transportowego jest warunkiem wstępnym utrzymania stabilnej ścieżki prowadzącej do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. przy jednoczesnym należyтым uwzględnieniu potrzeby utrzymania stałego wzrostu i konkurencyjności przemysłu europejskiego.
- (2) Rozliczanie emisji gazów cieplarnianych jest stosowane w różnych sektorach gospodarki, w tym w transporcie, w celu ilościowego określenia danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych pochodzących z konkretnych rodzajów działalności przedsiębiorstw i osób fizycznych. Lepsze informacje na temat wyników usług transportowych są potężnym narzędziem pozwalającym we właściwy sposób zachęcać użytkowników transportu do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów oraz wpływać na decyzje biznesowe organizatorów transportu i przewoźników. Wiarygodne i porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych stanowią podstawowy wymóg do tworzenia tych zachęt, a tym samym do stymulowania zmiany zachowań zarówno konsumentów, jak i przedsiębiorstw, aby możliwe było przyczynienie się do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu³ w dziedzinie transportu oraz Europejskiego prawa o klimacie. Niniejsze rozporządzenie, obok innych aktów lub inicjatyw UE, w tym wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej, wpisuje się w działania podejmowane przez UE na rzecz zielonej transformacji.
- (3) Pomimo rosnącego zainteresowania stron z sektora transportowego ogólny poziom korzystania z rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest nadal ograniczony. W większości przypadków użytkownicy nie uzyskują dokładnych informacji na temat wyników usług transportowych, a organizatorzy usług transportowych i przewoźnicy nie obliczają i nie ujawniają swoich emisji. Nieproporcjonalnie niskie wykorzystanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych obserwuje się szczególnie wśród małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), które stanowią zdecydowaną większość przedsiębiorstw oferujących usługi transportowe na rynku UE.

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Europejski Zielony Ład; COM(2019) 640 final.

- (4) W 2011 r. Komisja Europejska przyjęła białą księgę w sprawie transportu⁴, w której przedstawiono wizję przyszłości systemu transportowego UE i określono program polityczny mający na celu sprostanie przyszłym wyzwaniom w dziedzinie transportu, zwłaszcza potrzebie utrzymania i rozwoju mobilności oraz znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z operacji transportowych i logistycznych.
- (5) W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁵ z grudnia 2020 r. mowa jest o zachętach do wyboru najbardziej zrównoważonych możliwości transportu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi. Zachęty te obejmują ustanowienie europejskich ram zharmonizowanego pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce, z uwzględnieniem uznanych na świecie norm, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących emisji gazów cieplarnianych wynikających z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu.
- (6) Ustanowienie zharmonizowanych zasad rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego i pasażerskiego jest zatem właściwe, aby uzyskać porównywalne dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz uniknąć wprowadzających w błąd informacji na temat wyników tych usług, które to informacje byłyby efektem możliwości wyboru między różnymi metodami obliczania emisji i danymi wejściowymi. Przepisy te powinny zapewniać równe warunki działania między rodzajami transportu, segmentami i sieciami krajowymi Unii. Powinny również wspomagać tworzenie zachęt dla przedsiębiorstw i klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji.

⁴ Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”; COM(2011) 0144 final.

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM(2020) 789 final.

- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno udostępnić ramy odniesienia dla innych środków redukcji emisji, które mogą być dalej wprowadzane przez organy publiczne i przemysł, w tym w przypadku ustanawiania klauzul dotyczących przejrzystości emisji gazów cieplarnianych w umowach przewozu, dostarczania pasażerom lub klientom informacji na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z opcją podróży lub dostawy lub ustalania związanych z klimatem kryteriów dotyczących zielonych zamówień publicznych.
- (8) Pomimo korzyści wynikających ze zwiększonej przejrzystości w zakresie wyników usług transportowych obowiązkowe stosowanie niniejszego rozporządzenia wobec wszystkich podmiotów oferujących usługi transportowe na rynku unijnym byłoby nieproporcjonalne i prowadziłoby do nadmiernych kosztów i obciążeń. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do tych podmiotów, które decydują się na obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego lub pasażerskiego rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i na ujawnianie informacji na temat lub które są do tego zobowiązane na mocy innych odpowiednich systemów ustawodawczych i nieustawodawczych. W konsekwencji obejmuje to usługi, których punkt początkowy lub docelowy znajduje się w państwie trzecim.
- (9) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do pośredników w zakresie danych, takich jak pośrednicy oferujący usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej, w przypadku gdy nie obliczają oni bezpośrednio informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, a jedynie ujawniają informacje na temat tych emisji przekazane przez zainteresowany podmiot lub inną odpowiednią osobę prawną lub fizyczną. W odpowiednich przepisach dotyczących komunikacji i przejrzystości w zakresie ujawnianych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych należy jednak nałożyć na pośredników w zakresie danych wymóg zapewnienia porównywalności tych danych na rynku.

- (10) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania, w przypadku gdy obliczanie i ujawnianie emisji gazów cieplarnianych odbywa się w formie zagregowanej. Obejmuje to sytuacje, w których obowiązkowe ujawnianie informacji związanych ze środowiskiem na potrzeby sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz ustanowienie rachunków środowiska do celów statystycznych wynika z innych przepisów unijnych, takich jak przepisy określone w dyrektywie w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju⁶ i rozporządzeniu w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska⁷. Informacje uzyskane na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą natomiast przyczyniać się do opracowania skonsolidowanych sprawozdań na temat emisji wymaganych na mocy innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, pod warunkiem że odpowiednie metodyki i gromadzone dane będą wystarczająco zgodne.
- (11) Właściwa metoda obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych jest jednym z kluczowych aspektów zharmonizowanych ram unijnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Metoda ta powinna zapewniać, aby obliczenia emisji przeprowadzane w całym łańcuchu transportowym dostarczały porównywalnych i dokładnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych dzięki zastosowaniu pojedynczego zestawu etapów metodologicznych. Należy w tej metodzie również odpowiednio uwzględnić potrzeby rynku transportowego, aby uniknąć niepotrzebnej złożoności, nadmiernego obciążenia i kosztów oraz aby była ona akceptowana przez zainteresowane strony.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju ([Dz.U. L 322 z 16.12.2022, s. 15-18](#)).

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 691/2011 z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie europejskich rachunków ekonomicznych środowiska ([Dz.U. L 192 z 22.7.2011, s. 1-16](#)).

- (12) Jako metodykę referencyjną do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na podstawie niniejszego rozporządzenia wybrano normę EN ISO 14083:2023, opublikowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny⁸ w kwietniu 2023 r. i transponującą normę ISO 14083:2023. Wspieranie jej stosowania w UE sprzyja zgodności rozliczania emisji na szczeblu międzynarodowym. Ułatwia się w ten sposób dalsze globalne ujednolicenie stosowanej metodyki. Z analizy wynika, że norma ISO 14083:2023 okazała się najbardziej odpowiednia i proporcjonalna, jeśli chodzi o realizację celów niniejszego rozporządzenia. Kwantyfikację emisji przeprowadza się na zasadzie „od źródła energii do koła pojazdu”, „od źródła energii do kilwatera” w przypadku transportu morskiego lub „od źródła energii do śladu aerodynamicznego” w przypadku transportu lotniczego, co obejmuje emisje gazów cieplarnianych wynikające z dostarczania energii i eksploatacji pojazdów podczas operacji transportowych i operacji w węźle transportowym. Komisja, we współpracy z Europejskim Komitetem Normalizacyjnym i krajowymi organami normalizacyjnymi państw członkowskich, powinna dążyć do udostępnienia tej normy sektorowi transportu bezpłatnie lub po obniżonej stawce, w jej oficjalnej i autentycznej wersji, a także w tłumaczeniu na języki urzędowe Unii, tak aby zwiększyć dostępność niniejszego rozporządzenia dla wszystkich podmiotów objętych zakresem jego stosowania.
- (13) Należy zwrócić uwagę na to, by nie odchodzić od wyborów metodologicznych dokonanych w normie EN ISO 14083:2023, tak aby uniknąć niespójności w obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych na rynku, zwłaszcza w kontekście międzynarodowych łańcuchów transportowych. Od czasu do czasu należy jednak ocenić potrzebę ewentualnego skorygowania normy EN ISO 14083:2023 pod kątem polityk Unii, a także potrzebę przyszłych zmian tej normy, których może dokonać Europejski Komitet Normalizacyjny lub inna właściwa jednostka. W przypadku gdy oceny te wykażą ryzyko, że określona część normy może spowodować nadmierne zakłócenia równowagi przy obliczaniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych w określonych segmentach rynku lub prowadzić do rozbieżności między tą normą a celami niniejszego rozporządzenia lub innych mających zastosowanie przepisów prawa Unii, Komisja może zwrócić się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o odpowiednią zmianę normy. Należy wykluczyć wprowadzenie zmiany lub elementu stwarzającego wyraźne ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia i innych mających zastosowanie przepisów unijnych.

⁸ <https://www.cencenelec.eu>

- (14) Aby uniknąć obiegu niedokładnych informacji na rynku, konieczne może być doprecyzowanie metodyki referencyjnej w odniesieniu do parametrów istotnych pod względem emisji gazów cieplarnianych oraz uściślenie założeń stosowanych do obliczania emisji przed realizacją usługi. To samo dotyczy innych istotnych parametrów technicznych związanych z przydziałem emisji lub agregacją elementów danych, w przypadku gdy stosowanie tych parametrów nie jest jednoznacznie wyjaśnione w metodyce.
- (15) Do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych można wykorzystywać różne rodzaje danych wejściowych, w tym dane pierwotne i wtórne. Wykorzystanie danych pierwotnych prowadzi do najbardziej wiarygodnych i dokładnych wyników, a zatem powinno być traktowane priorytetowo, aby doprowadzić do stopniowego wprowadzania tych danych do procesów obliczania emisji gazów cieplarnianych. Dane pierwotne mogą być jednak nieosiągalne fizycznie lub cenowo dla niektórych zainteresowanych stron, zwłaszcza MŚP. W związku z tym należy zezwolić, na jasnych warunkach, na wykorzystywanie danych wtórnych. W celu dokładniejszego rozliczania emisji gazów cieplarnianych państwo członkowskie może jednak postanowić, że wykorzystanie danych pierwotnych będzie obowiązkowe w przypadku operacji transportowych na jego terytorium realizowanych przez podmioty, których liczba pracowników przekracza określony próg ustanowiony w prawie krajowym, jeśli usługa transportowa rozpoczyna się i kończy na jego terytorium. Aby nie utrudniać międzynarodowych usług transportowych ani rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, państwo członkowskie nie powinno stosować takiego wymogu do transgranicznych operacji transportowych, do operacji transportowych z tranzytem przez jego terytorium ani do małych i średnich przedsiębiorstw zdefiniowanych w zaleceniu Komisji 2003/361/WE.
- (16) Jeżeli chodzi o dane wtórne, emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej można obliczać przy użyciu wartości standardowych lub danych modelowanych. Stosowanie wartości standardowych i danych modelowanych powinno jednak dostarczać dokładnych i wiarygodnych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z konkretnej usługi transportowej, a zatem te wartości powinny być ustalane, a dane opracowywane w sposób neutralny i obiektywny, w oparciu o zaufane źródła i odpowiednie parametry.

- (16a) W celu zredukowania obciążenia administracyjnego i powielania obliczeń podmioty mogą wykorzystywać dane pierwotne lub wtórne, które są rozliczane na tym samym poziomie agregacji, jakiego wymaga niniejsze rozporządzenie i które uznaje się za zweryfikowane przez akredytowaną jednostkę na mocy niniejszego rozporządzenia lub na mocy innych obowiązujących przepisów Unii.
- (17) Aby zwiększyć porównywalność wyników uzyskanych w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia, należy ustanowić podstawową unijną bazę danych zawierającą standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych. Ta podstawowa unijna baza danych powinna zawierać oddzielną tabelę dla każdego rodzaju transportu, a standardowe dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych w żegludze powinny pochodzić z bazy danych „Thetis-MRV” lub „Fuel EU database”. Należy zezwolić na stosowanie również innych odpowiednich baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli jakości technicznej na szczeblu UE.
- (18) Do ustalenia intensywności emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej potrzebne są współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie, które pozwolą uzyskać szacunkowe wartości emisji gazów cieplarnianych odzwierciedlające ilość energii zużytej w perspektywie „od źródła energii do koła pojazdu”. W związku z tym, aby zagwarantować porównywalność i jakość danych wejściowych, należy utworzyć centralną unijną bazę danych zawierającą współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii.

- (18a) Podstawowa unijna baza danych zawierająca standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych oraz centralna unijna baza danych standardowych współczynników emisji gazów cieplarnianych powinny zawierać w szczególności wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych i współczynniki uzgodnione przez Unię lub w interesie Unii na szczeblu międzynarodowym. Biorąc jednak pod uwagę sektorową, krajową i regionalną specyfikę wartości domyślnych w całej Unii, podstawowa unijna baza danych zawierająca standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych powinna odzwierciedlać te typy pojazdów i statków, które są najczęściej używane w państwach członkowskich. Ta baza danych i centralna unijna baza danych zawierająca standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych powinny również odzwierciedlać unikalne cechy transportu w różnych państwach członkowskich.
- (19) Utworzeniem i utrzymywaniem unijnych baz danych zawierających standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych i współczynniki emisji gazów cieplarnianych, a także kontrolą jakości technicznej zewnętrznych baz danych i zbiorów danych prowadzonych przez osoby trzecie powinna zajmować się neutralna i właściwa jednostka działająca na szczeblu Unii. Ze względu na swoje kompetencje Europejska Agencja Środowiska jest najlepiej przygotowana do udzielenia niezbędnej pomocy technicznej w celu właściwego wdrożenia tej części rozporządzenia. W razie potrzeby państwa członkowskie mogą przekazywać Europejskiej Agencji Środowiska dodatkowe informacje.
- (20) Dane modelowane mogą być wykorzystywane, jeżeli opierają się na modelu ustanowionym zgodnie z metodyką referencyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu przepisami dotyczącymi wykorzystania danych wtórnych i narzędzi obliczeniowych.

- (21) W rozporządzeniu (UE) 2015/757⁹ i dyrektywie 2003/87/WE¹⁰ ustanowiono wymóg gromadzenia, obliczania i corocznego raportowania emisji CO₂ odpowiednio ze statków i statków powietrznych. Rozporządzenie (UE) 2015/757 i dyrektywa 2003/87/WE uzupełniają przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności pod względem tworzenia danych dotyczących zużycia paliwa jako danych wejściowych do ilościowego określenia emisji z usług transportowych, w zależności do przebytej odległości lub ilości przewożonego ładunku. Dane wejściowe służące do ustalania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych mogą być również uzyskiwane w wyniku wdrażania innych ram legislacyjnych, takich jak rozporządzenie (UE) 2019/1242¹¹ i rozporządzenie (UE) 2019/631¹² lub rozporządzenie (UE) 2023/1805¹³. Komisja powinna zapewnić zgodność i spójność niniejszego rozporządzenia z obowiązującym prawodawstwem Unii i przyszłymi inicjatywami. W szczególności przyszły [wniosek w sprawie dostępu do danych dotyczących pojazdów] mógłby wesprzeć wykorzystanie danych pierwotnych.
- (22) Należy ustanowić wspólne wskaźniki służące do wyrażania danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych i umożliwiające porównywanie tych danych oraz sporządzenie prawdziwej analizy porównawczej różnych usług transportowych. Wspólne wskaźniki powinny również umożliwiać jasną komunikację ze strony dostawcy danych i właściwe zrozumienie tej komunikacji przez odbiorcę danych.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE ([Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55–76](#)).

¹⁰ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE ([Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32–46](#)).

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE ([Dz.U. L 198 z 25.7.2019](#)).

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (wersja przekształcona) (Tekst mający znaczenie dla EOG). ([Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13–53](#).)

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniające dyrektywę 2009/16/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG). ([Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48–100](#)).

- (23) Wszelkie zdezagregowane informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej, które są ujawniane osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych zgodnie z zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, powinny zawsze zawierać wyraźnie przedstawione dane wyjściowe ustalone zgodnie ze szczegółowymi zasadami obliczania emisji gazów cieplarnianych określonymi w niniejszym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach można dodać dodatkowe elementy danych służące celom innym niż cele określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (23a) Ujawnianie informacji na temat emisji gazów cieplarnianych przed realizacją usługi transportowej ma zasadnicze znaczenie dla zachęcania obywateli do dokonywania świadomych wyborów. W należycie uzasadnionych przypadkach, gdy komunikacja między przedsiębiorstwami wymaga bardziej szczegółowego poziomu informacji, zwłaszcza w kontekście łańcuchów logistycznych i relacji podwykonawczych, informacje na temat emisji gazów cieplarnianych mogą być ujawniane po realizacji usługi transportowej.
- (24) Aby wykazać zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, podmiot obliczający i ujawniający informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej powinien być w stanie przedstawić dowody potwierdzające odnośne dane wyjściowe. Dowody powinny być sporządzane zgodnie z zasadami dotyczącymi sprawozdawczości na poziomie usługi transportowej określonymi w normie EN ISO 14083:2023 i powinny być udostępniane na wniosek właściwego organu, takiego jak sąd, lub jakiegokolwiek innej osoby trzeciej, jeżeli taki wymóg istnieje w odrębnych ustaleniach, w tym w relacjach między przedsiębiorstwami.

- (25) O ile nie mają zastosowania odrębne ustalenia, pośrednika w zakresie danych gromadzącego informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej od zainteresowanego podmiotu lub innej odpowiedniej osoby prawnej lub fizycznej oraz ujawniającego je na rynku nie należy uznawać za odpowiedzialnego, w przypadku gdy informacje te naruszają jakiekolwiek określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi związane z obliczaniem i weryfikacją emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych oraz certyfikacją narzędzi obliczeniowych. Pośrednik w zakresie danych powinien jednak dołożyć starań, aby zapobiec ujawnianiu niedokładnych lub nieprawidłowych informacji, a także przestrzegać przepisów w zakresie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, komunikacji i przejrzystości. Pośrednik w zakresie danych powinien ponadto podać źródło tych informacji, aby umożliwić identyfikację odpowiedniego dostawcy informacji.
- (26) Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe udostępniane na rynku do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego mogą ułatwiać rozliczanie emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, wspierając tym samym upowszechnienie tego rozliczania wśród szerszych grup zainteresowanych stron. Korzystanie z tych narzędzi powinno być przedmiotem certyfikacji w celu zagwarantowania ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do stosowania wspólnej metodyki referencyjnej i odpowiedniego zestawu danych wejściowych. W szczególności w celu ułatwienia wdrażania niniejszego rozporządzenia przez MŚP, uproszczenia obliczeń oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych i finansowych dla MŚP, ujednolicenia rozliczania w odniesieniu do najbardziej typowych usług oraz zwiększenia przejrzystości danych, Komisja powinna opracować narzędzia obliczeniowe służące do ustalania danych wyjściowych.
- (27) Właściwie zaprojektowany system weryfikacji zgodności danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych ujawnianych na rynku oraz podstawowych procesów obliczeniowych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu powinien znacznie zwiększyć zaufanie do wiarygodności i dokładności tych danych. Podmioty, które pomyślnie przeszły ocenę zgodności, powinny być uprawnione do uzyskania dowodu zgodności powszechnie uznawanego w całej Unii. W przypadku uwzględnienia danych pierwotnych dowód zgodności powinien to potwierdzać, co w szczególności ma zachęcać do gromadzenia i wykorzystywania danych pierwotnych przez każdy podmiot, którego dotyczą przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu.

- (28) Obciążenie administracyjne związane z weryfikacją może być nieproporcjonalne w przypadku mniejszych przedsiębiorstw, dlatego należy go unikać. W tym celu MŚP powinny być zwolnione z wymogów związanych z weryfikacją, chyba że przedsiębiorstwa te chcą uzyskać odpowiedni dowód zgodności. Duże przedsiębiorstwa powinny ponadto uwzględniać zasadę proporcjonalności, gdy rozważają żądanie weryfikacji zgodności od partnerów w łańcuchu wartości, w szczególności MŚP.
- (29) W przypadku gdy dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych zostały już zweryfikowane zgodnie z przepisami szczegółowymi określonymi w innych aktach Unii, w tym – w odniesieniu do sektora lotnictwa – w dyrektywie 2003/87 oraz przyjętych na jej podstawie aktach delegowanych i wykonawczych, a w przypadku sektora morskiego – w rozporządzeniu (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającym dyrektywę 2009/16/WE lub rozporządzeniu (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, przedmiotowe dane należy uznać za zweryfikowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (29a) Aby zachować spójność rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportu lotniczego w prawodawstwie Unii, dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych pochodzących z usług transportowych, które mają być zawarte w bazach danych ustanowionych na podstawie innych aktów UE w sektorze transportu lub które mają być wykorzystywane na podstawie takich aktów, takich jak rozporządzenie (UE) 2023/2405 i akty wykonawcze przyjęte na jego podstawie, mogą, na warunkach określonych w tych aktach, opierać się na tych zasadach rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, które są ustanawiane niniejszym rozporządzeniem.

- (30) W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania niniejszego rozporządzenia Komisji należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów w odniesieniu do ustanawiania dalszych metod i kryteriów akredytowania jednostek oceniających zgodność. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹⁴. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (31) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące: wniosków do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego o zmianę normy EN ISO 14083:2023; wyłączenia stosowania niektórych zmian lub elementów tej normy; stosowania danych pierwotnych lub wtórnych zweryfikowanych na podstawie innych obowiązujących przepisów Unii przez jednostkę akredytowaną; określania mających zastosowanie wskaźników wyrażających dane wyjściowe dotyczące emisji gazów cieplarnianych; wyjaśniania metodyki referencyjnej ustanawiającej zasady przeprowadzania kontroli jakości technicznej zewnętrznych baz danych zawierających standardowe wartości; opracowywania i certyfikacji narzędzi obliczeniowych oraz weryfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych, a także uzupełniania wykazu wskaźników. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁵.

¹⁴ Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa ([Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1](#)).

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję ([Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13](#)).

- (32) Porównywalność danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych i szersze wykorzystanie rozliczania emisji gazów cieplarnianych w praktyce biznesowej nie są celami, które mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia biurokracji na rynku wewnętrznym oraz dodatkowych kosztów i obciążeń administracyjnych dla przemysłu. Możliwe jest natomiast lepsze osiągnięcie tych celów na poziomie Unii ze względu na efekty sieciowe wspólnych działań państw członkowskich. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (33) Zgodnie z zasadą proporcjonalności konieczne i stosowne jest przyjęcie przepisów dotyczących rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, aby osiągnąć podstawowy cel, jakim jest zachęcanie przedsiębiorstw i klientów do zmiany zachowań służącej ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dzięki upowszechnianiu i wykorzystywaniu porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących tych emisji. Niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia założonych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej,
- (34) W kontekście oceny niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić konieczność i wykonalność włączenia do metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych procesów budowy, konserwacji i złomowania pojazdów lub urządzeń służących do przeładunku, wchodzenia na pokład i schodzenia z pokładu, co pozwoliłoby ustalić emisje gazów cieplarnianych w całym cyklu życia, jako że podejście oparte na pełnym śladzie węglowym (emisjach gazów cieplarnianych w całym cyklu życia), będące założeniem białej księgi w sprawie transportu z 2011 r. oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z grudnia 2020 r., wymaga uwzględnienia górnych ogniw łańcucha oraz emisji po wycofaniu z eksploatacji. Ponadto Komisja powinna ocenić konieczność i wykonalność wprowadzenia obowiązku przekazywania informacji zgodnie z normą EN ISO 14083:2023.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia zasady rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Rozporządzenie to stosuje się w szczególności do:

- a) podmiotów, które realizują lub organizują usługi przewozu towarowego i pasażerskiego w Unii, obliczają [...] emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii i ujawniają [...] zdezagregowane informacje na temat tych emisji osobom trzecim;
- b) podmiotów tworzących narzędzia obliczeniowe;
- c) podmiotów tworzących bazy danych dla osób trzecich; oraz
- d) jednostek oceniających zgodność odpowiedzialnych za czynności weryfikacyjne i certyfikacyjne.

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do obliczania i ujawniania danych, gdy takie dane są obliczane i ujawniane do celów umownych lub na zasadzie dobrowolności lub gdy działania te są wymagane przez mające zastosowanie prawo krajowe lub unijne.

Artykuł 3

Definicje

Do celów stosowania niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie następujące definicje:

- 1) „gaz cieplarniany” oznacza gazowy składnik atmosfery, zarówno naturalny, jak i antropogeniczny, który absorbuje i emituje promieniowanie o określonych długościach fal w widmie promieniowania podczerwonego emitowanego przez powierzchnię Ziemi, atmosferę i chmury;
- 2) „emisja gazów cieplarnianych” oznacza uwolnienie gazu cieplarnianego do atmosfery wyrażone w masie ekwiwalentu dwutlenku węgla;
- 3) „ekwiwalent dwutlenku węgla (CO₂(e))” oznacza jednostkę służącą do porównywania wymuszania radiacyjnego gazu cieplarnianego z wymuszaniem radiacyjnym dwutlenku węgla;
- 4) „rozliczanie emisji gazów cieplarnianych” oznacza działania wykonywane w celu ilościowego określenia emisji gazów cieplarnianych za pomocą pomiarów i obliczeń oraz wykorzystywane do raportowania tych emisji;
- 5) „usługa transportowa” oznacza transport ładunku lub pasażera z punktu początkowego do punktu docelowego; usługa transportowa może wiązać się z jednym elementem lub wieloma elementami łańcucha transportowego wymagającymi operacji transportowych lub operacji w węźle transportowym;
- 6) „operacja transportowa” oznacza eksploatację pojazdu w celu transportu pasażerów lub ładunku;
- 7) „operacja w węźle transportowym” oznacza operację mającą na celu przemieszczenie ładunku lub pasażerów przez węzeł;
- 8) „pojazd” oznacza środek transportu pasażerów lub towarów we wszystkich rodzajach transportu;

- 9) „łańcuch transportowy” oznacza sekwencję elementów transportu związanych z ładunkiem, pasażerem lub grupą pasażerów, które to elementy razem składają się na przemieszczanie ładunku, pasażera lub grupy pasażerów z punktu początkowego do punktu docelowego;
- 10) „element łańcucha transportowego” oznacza odcinek łańcucha transportowego, w obrębie którego ładunek, pasażer lub grupa pasażerów są przewożeni pojedynczym pojazdem lub przez jeden węzeł;
- 11) „ujawnianie informacji na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej” oznacza przekazywanie informacji zdezagregowanych na temat emisji gazów cieplarnianych związanych z konkretną usługą transportową przez zainteresowany podmiot lub przez pośrednika w zakresie danych jakiegokolwiek osobie trzeciej w kontekście realizacji lub marketingu tej usługi lub komunikacji na jej temat, przed realizacją tej usługi transportowej albo po jej realizacji;
- 12) „zainteresowany podmiot” oznacza podmiot, który oblicza emisje gazów cieplarnianych z usługi transportowej rozpoczynającej lub kończącej się na terytorium Unii i ujawnia informacje na temat tych emisji jakiegokolwiek osobie trzeciej do celów komercyjnych lub regulacyjnych;
- 13) „pośrednik w zakresie danych” oznacza osobę prawną lub fizyczną gromadzącą i ujawniającą informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej na podstawie odrębnych ustaleń prawnych, umownych lub innych stosownych ustaleń;
- 14) „działalność związana z gazami cieplarnianymi” oznacza działalność, która prowadzi do emisji gazów cieplarnianych;
- 15) „dane dotyczące działalności związanej z gazami cieplarnianymi” oznaczają ilościową miarę działalności związanej z gazami cieplarnianymi;
- 16) „intensywność emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający stosunek danych dotyczących konkretnej działalności związanej z gazami cieplarnianymi do emisji gazów cieplarnianych;
- 17) „współczynnik emisji gazów cieplarnianych” oznacza współczynnik określający stosunek danych dotyczących działalności związanej z gazami cieplarnianymi do emisji gazów cieplarnianych;

- 18) „emisje gazów cieplarnianych od źródła energii do koła pojazdu” oznaczają emisje odpowiadające wpływowi gazów cieplarnianych wynikającemu zarówno z eksploatacji pojazdu, jak i dostarczania energii do pojazdu, włącznie z emisjami z piast i czynników chłodniczych. W przypadku sektorów transportu morskiego i lotniczego oznacza to emisje gazów cieplarnianych „od źródła energii do kilwata” lub „od źródła energii do śladu aerodynamicznego”.
- 19) „emisje od zbiornika paliwa do koła pojazdu” oznaczają emisje spowodowane zużyciem energii w związku z napędzaniem pojazdu, będące składnikiem emisji „od źródła energii do koła pojazdu”. W przypadku sektorów transportu morskiego i lotniczego oznacza to emisje gazów cieplarnianych „od zbiornika paliwa do kilwata” lub „od zbiornika paliwa do śladu aerodynamicznego”.
- 20) „nośnik energii” oznacza substancję lub zjawisko, które mogą zostać wykorzystane do wytwarzania pracy mechanicznej lub ciepła lub w celu realizacji procesów chemicznych lub fizycznych;
- 21) „dane pierwotne” oznaczają określoną ilościowo wartość procesu lub działalności uzyskaną z pomiaru bezpośredniego lub z obliczeń opartych na pomiarach bezpośrednich;
- 22) „dane wtórne” oznaczają dane modelowane albo wartości standardowe, które nie spełniają wymogów dotyczących danych pierwotnych, w tym dane z baz danych i opublikowanej literatury, standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych z wykazów krajowych, dane obliczone, dane szacunkowe lub inne dane reprezentatywne oraz dane uzyskane z procesów lub szacunków zastępczych;
- 23) „wartość standardowa” oznacza wartość danych wtórnych pobraną z opublikowanego źródła, którą uznaje się za standardową w przypadku braku danych pierwotnych lub modelowanych;
- 24) „dane modelowane” oznaczają dane wyprowadzone przy użyciu modelu, w którym uwzględnia się dane pierwotne lub parametry operacji transportowej lub operacji w węźle transportowym istotne pod względem emisji gazów cieplarnianych, w tym przy użyciu modelu dostarczonego za pośrednictwem narzędzia obliczeniowego;

- 25) „dane wyjściowe” oznaczają dane zdezagregowane dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej wyprowadzone przy użyciu metodyki referencyjnej i danych wejściowych określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- 26) „wskaźniki” oznaczają miarę oceny ilościowej;
- 27) „dowody potwierdzające informacje na temat emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej” oznaczają sporządzone na żądanie sprawozdanie dotyczące usługi transportowej zgodnie z normą EN ISO 14083:2023;
- 28) „narzędzie obliczeniowe” oznacza aplikację, model lub oprogramowanie umożliwiające automatyczne obliczanie emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej;
- 29) „zewnętrzne narzędzie obliczeniowe” oznacza narzędzie do obliczania udostępniane na rynku przez osobę trzecią do szerszego użytku komercyjnego lub niekomercyjnego;
- 30) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę oceniającą zgodność w rozumieniu art. 2 pkt 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008¹⁶.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 ([Dz.U. L 218 z 13.8.2008](#)).

ROZDZIAŁ II

METODYKA

Artykuł 4

Metoda obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych

1. Emisje gazów cieplarnianych z usług transportowych oblicza się na podstawie metodyki określonej w normie EN ISO 14083:2023, w jej aktualnej wersji, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale III niniejszego rozporządzenia.
2. Komisja ocenia potrzebę skorygowania wszelkich elementów normy, o której mowa w ust. 1, nie później niż 36 miesięcy od daty, o której mowa w art. 19 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.
3. Komisja może, z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, rozpocząć kontrolę zgodności, aby ocenić zmiany w normie, o której mowa w ust. 1, oraz potrzeby wprowadzenia korekt.
4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 Komisja – w drodze aktów wykonawczych zgodnie z art. 17 – wskazuje te zmiany wymienione w ust. 3 lub te elementy wymienione w ust. 2, które stwarzają wyraźne ryzyko niezgodności z celami niniejszego rozporządzenia i innymi mającymi zastosowanie przepisami unijnymi i które w związku z tym nie mają zastosowania.
5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 17 w celu zwrócenia się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego z wnioskiem o zmianę normy, o której mowa w ust. 1, w tym na podstawie wyników oceny, o której mowa w ust. 2, oraz kontroli zgodności, o której mowa w ust. 3.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 17 w celu ustanowienia szczegółowych zasad zapewniających jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia, aby sprecyzować metodykę referencyjną, o której mowa w ust. 1, tak aby zapewnić jej jednolite wdrożenie na rynku w odniesieniu do podejścia do ustalania odpowiednich parametrów istotnych pod względem emisji służących do obliczania emisji gazów cieplarnianych przed świadczeniem usługi oraz, w stosownych przypadkach, innych parametrów technicznych związanych z przydziałem emisji lub agregacją elementów danych, które nie są wyraźnie wyjaśnione w tej metodyce.
7. Dotyczące emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych dane, które mają być zawarte w bazach danych ustanowionych na podstawie innych aktów UE w sektorze transportu lub które mają być wykorzystywane na podstawie tych aktów, mogą opierać się na normie i zasadach rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych, o których to normie i zasadach mowa w ust. 1, na warunkach określonych w tych aktach.

ROZDZIAŁ III

DANE WEJŚCIOWE I ŹRÓDŁA

Artykuł 5

Wykorzystanie danych pierwotnych i wtórnych

1. Podmioty, o których mowa w art. 2 lit a), do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej priorytetowo traktują dane pierwotne.

Państwo członkowskie może jednak postanowić, że wykorzystanie danych pierwotnych będzie obowiązkowe w przypadku operacji transportowych na jego terytorium realizowanych przez podmioty, których liczba pracowników przekracza określony próg ustanowiony w prawie krajowym, jeśli usługa transportowa rozpoczyna się i kończy na jego terytorium. Państwo członkowskie nie stosuje takiego wymogu do transgranicznych operacji transportowych, w tym operacji tranzytowych przez jego terytorium, ani do małych i średnich przedsiębiorstw, o których mowa w zaleceniu Komisji 2003/361/WE¹⁷.

¹⁷ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36).

2. Wykorzystanie danych wtórnych do obliczania emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej jest dozwolone pod następującymi warunkami:
- a) wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzą z:
 - (i) podstawowej unijnej bazy danych zawierającej standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych, o której to bazie jest mowa w art. 6 ust. 1;
 - (ii) baz danych i zbiorów danych zawierających wartości standardowe intensywności emisji gazów cieplarnianych prowadzonych przez osoby trzecie zgodnie z art. 7;
 - b) standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie pochodzą z centralnej unijnej bazy danych zawierającej standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych, o której mowa to bazie w art. 8;
 - c) dane modelowane opierają się na modelu utworzonym zgodnie z metodyką, o której mowa w art. 4, oraz, w stosownych przypadkach, z zasadami określonymi w art. 5 ust. 2 lit. b) i art. 11.
3. Bez uszczerbku dla ust. 1 akapit drugi niniejszego artykułu podmioty, o których mowa w art. 2 lit. a), mogą wykorzystywać dane pierwotne lub wtórne, które uznaje się za zweryfikowane zgodnie z art. 13 ust. 8 lub które zostały zweryfikowane na podstawie innych obowiązujących przepisów Unii przez akredytowaną jednostkę, o której mowa w art. 15a, pod warunkiem że dane takie są dostępne na tym samym poziomie agregacji, jakiego wymaga niniejsze rozporządzenie.

Zgodnie z art. 17 Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące warunków stosowania niniejszego ustępu.

Artykuł 6

Podstawowa unijna baza danych zawierająca standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych

1. Z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska oraz, w razie potrzeby, z dodatkowym i dobrowolnym wkładem państw członkowskich, Komisja przed dniem [data: 42 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ustanowi podstawową bazę danych UE zawierającą standardowe wartości intensywności emisji, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt (i), w tym standardowe wartości dla typów pojazdów i statków stosowanych zwykle w niektórych lub we wszystkich państwach członkowskich.

Te wartości standardowe odzwierciedlają podejście oparte na lokalizacji przedstawione w normie, o której mowa w art. 4 ust. 1, oraz, w stosownych przypadkach, unikalne cechy transportu w różnych państwach członkowskich.

W miarę dostępności podstawowa baza danych UE zawiera wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych uzgodnione przez Unię lub w interesie Unii na szczeblu międzynarodowym. Wartości te stosuje się jako wartości standardowe do celów obliczania i ujawniania emisji gazów cieplarnianych z operacji transportowych, które przebiegają przez co najmniej jedną granicę między dwoma państwami członkowskimi, chyba że w podstawowej bazie danych UE dostępne są bardziej precyzyjne wartości standardowe.

1a. Podstawowa baza danych UE zawiera oddzielną tabelę dla każdego rodzaju transportu, w szczególności w odniesieniu do standardowych danych dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych z żeglugi. Standardowe dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych z żeglugi są automatycznie pobierane z bazy danych „Thetis-MRV” i uzupełniane, w stosownych przypadkach, innymi źródłami informacji, takimi jak baza danych FuelEU ustanowiona na podstawie art. 19 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2023/1805. Komisja zapewnia prowadzenie, aktualizację i stały rozwój bazy danych, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem rozwoju najnowszych technologii w sektorze transportu, zasad, o których mowa w ust. 1, oraz nowych podejść metodologicznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych. Komisja zapewnia zgodność i spójność tej bazy danych z obowiązującym prawodawstwem Unii. Komisja ocenia potrzebę aktualizacji bazy danych co najmniej raz w roku.

W przypadku aktualizacji zawartych w bazie danych standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych Komisja niezwłocznie zapewnia podanie takiej aktualizacji do wiadomości publicznej. W takim przypadku podmioty w razie potrzeby aktualizują dane wyjściowe ustanowione zgodnie z art. 9 przed upływem terminu 3 lat.

Dostęp do bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia lub wykorzystania standardowych wartości intensywności emisji jest otwarty dla ogółu społeczeństwa, bezpłatny i zapewniany we wszystkich językach urzędowych UE.

Artykuł 7

Bazy danych i zbiory danych zawierające standardowe wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych, prowadzone przez osoby trzecie

1. Twórca bazy danych lub zbioru danych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), przedkłada Komisji wniosek o kontrolę jakości technicznej standardowych wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych zawartych w tej bazie danych lub tym zbiorze danych. Komisja z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska przeprowadza kontrolę jakości technicznej zgodnie z wymogami określonymi w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia.
2. Do celów wykorzystywania danych wtórnych zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (ii) wykorzystuje się wyłącznie bazy danych i zbiory danych zawierające standardowe wartości intensywności emisji, które zostały pozytywnie ocenione przez Komisję w następstwie kontroli jakości technicznej, o której mowa w ust. 1.
3. Obowiązek ustanowiony w ust. 1 stosuje się od dnia [24 miesiące od daty, o której mowa w art. 19 ust. 2]. Pozytywna ocena, o której mowa w ust. 2, jest ważna przez dwa lata.
4. Nie później niż 48 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja przyjmie zgodnie z art. 17 akty wykonawcze w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących jednolitego wykonywania niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie przepisów i warunków przeprowadzania kontroli jakości technicznej, o której mowa w ust. 1, oraz warunków wydania pozytywnej oceny zgodnie z ust. 2.

Artykuł 8

Centralna unijna baza danych zawierająca standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych

1. Komisja, z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska oraz, w razie potrzeby, z dodatkowym i dobrowolnym wkładem ze strony państw członkowskich, ustanawia centralną unijną bazę danych zawierającą standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), w tym współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii wykorzystywanych w niektórych lub wszystkich państwach członkowskich.

Te standardowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych odzwierciedlają podejście oparte na lokalizacji, które przyjęto w metodzie referencyjnej obliczania emisji gazów cieplarnianych, oraz, w stosownych przypadkach, unikalne cechy transportu w różnych państwach członkowskich.

W miarę dostępności centralna unijna baza danych zawiera współczynniki emisji gazów cieplarnianych uzgodnione przez Unię lub w interesie Unii na szczeblu międzynarodowym. Te współczynniki emisji stosuje się jako standardowe współczynniki emisji do celów obliczania i ujawniania emisji gazów cieplarnianych z operacji transportowych, które przebiegają przez co najmniej jedną granicę między dwoma państwami członkowskimi, chyba że w centralnej bazie danych UE dostępne są bardziej precyzyjne standardowe współczynniki emisji.

2. Komisja, z pomocą techniczną Europejskiej Agencji Środowiska, zapewnia prowadzenie, aktualizację i ciągły rozwój bazy danych, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem ewentualnej potrzeby korekty normy, o czym mowa w art. 4 ust. 2, ewolucji technologii w sektorze transportu, zasad, o których mowa w ust. 1, oraz nowych podejść metodologicznych do obliczania emisji gazów cieplarnianych. Komisja zapewnia zgodność i spójność tej bazy danych z obowiązującym prawodawstwem Unii.

W przypadku aktualizacji zawartych w bazie danych standardowych współczynników emisji gazów cieplarnianych Komisja niezwłocznie zapewnia podanie takiej aktualizacji do wiadomości publicznej. W takim przypadku podmioty w razie potrzeby aktualizują dane wyjściowe ustanowione zgodnie z art. 9 przed upływem terminu 3 lat.

3. Dostęp do bazy danych, o której mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia lub wykorzystania standardowych współczynników emisji gazów cieplarnianych dla nośników energii w transporcie jest otwarty dla ogółu społeczeństwa, bezpłatny i zapewniany we wszystkich językach urzędowych UE.

ROZDZIAŁ IV

DANE WYJŚCIOWE I PRZEJRZYSTOŚĆ

Artykuł 9

Ustalanie danych wyjściowych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z usługi transportowej

1. Dane wyjściowe ustala się przy użyciu metodyki referencyjnej i danych wejściowych zgodnie z art. 4–8 niniejszego rozporządzenia.
2. Dane wyjściowe można ustalać za pomocą narzędzi obliczeniowych. W tym celu można stosować wyłącznie zewnętrzne narzędzia obliczeniowe certyfikowane zgodnie z art. 11 lub narzędzie, o którym mowa w ust. 3.
3. Przed dniem [36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja – w drodze aktów wykonawczych zgodnie z art. 17 – opracuje narzędzie obliczeniowe służące do ustalania danych wyjściowych.
4. Narzędzia, o których mowa w ust. 2, mogą być wykorzystywane do obliczania wskaźników lub innych danych, które mają być zawarte w bazach danych ustanowionych na podstawie innych aktów UE w sektorze transportu, na warunkach określonych w tych aktach.
5. Dane wyjściowe obejmują co najmniej całkowitą masę ekwiwalentu dwutlenku węgla (CO₂e) przypadającą na daną usługę transportową oraz – w odniesieniu do rodzaju usługi transportowej – mające zastosowanie wskaźniki danych wyrażające dane wyjściowe dotyczące emisji gazów cieplarnianych, zalecane w normie, o której mowa w art. 4 ust. 1, i zdefiniowane zgodnie z akapitem drugim niniejszego ustępu.

W celu zapewnienia jednolitego wdrażania akapitu pierwszego niniejszego ustępu Komisja – w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z art. 17 – określa wskaźniki danych, o których mowa w tym ustępie, w odniesieniu do transportu towarowego, przepustowości węzłów towarowych, transportu pasażerskiego i przepustowości pasażerskich węzłów przesiadkowych. W tym celu Komisja uwzględnia współczynniki intensywności emisji gazów cieplarnianych określone w normie, o której mowa w art. 4 ust. 1.

Komunikacja i przejrzystość

1. Zainteresowane podmioty ujawniają dane wyjściowe w sposób jasny i jednoznaczny przed realizacją usługi transportowej. W należycie uzasadnionych okolicznościach dane wyjściowe mogą zostać ujawnione po wykonaniu usługi transportowej. Gdy zainteresowane podmioty ujawniają dane wyjściowe, w komunikacie towarzyszącym temu ujawnieniu zamieszczają następujące stwierdzenie: „Emisje gazów cieplarnianych obliczone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady [*odniesienie do niniejszego rozporządzenia*]”, co najmniej w jednym z języków urzędowych UE oraz, w miarę możliwości, w języku urzędowym państwa członkowskiego, na którego terytorium świadczona jest usługa.
2. W przypadku gdy dane wyjściowe są pozyskiwane i ujawniane przez pośrednika w zakresie danych na podstawie odrębnych ustaleń, zastosowanie mają zasady określone w ust. 1 i art. 9 ust. 5. Ujawniając dane wyjściowe, pośrednik w zakresie danych podaje odniesienie do źródła tych danych.
3. W przypadku gdy wykorzystywane są dane pierwotne w rozumieniu art. 5 ust. 1, zainteresowane podmioty mają prawo poinformować o tym fakcie każdą osobę trzecią, pod warunkiem że wykorzystanie danych pierwotnych zostało potwierdzone w ramach procesu weryfikacji, o którym mowa w art. 12 i 13.

4. Zainteresowane podmioty muszą być w stanie przedstawić dowody potwierdzające, w jaki sposób ustalono dane wyjściowe. Dowody te sporządza się zgodnie z wymogami określonymi w metodyce referencyjnej, o której mowa w art. 4 ust. 1, oraz:
- a) służą one za podstawę oceny prowadzonej w ramach weryfikacji zgodnie z art. 12 i 13;
 - b) udostępnia się je na wniosek właściwego organu, który został wyznaczony na mocy prawa krajowego lub unijnego, lub innej osoby trzeciej, o ile mają zastosowanie odrębne ustalenia prawne lub umowne;
 - c) w przypadku gdy weryfikacja jest przeprowadzana zgodnie z art. 12 i 13, dowody te zawierają odniesienie do dowodu zgodności, o którym mowa w art. 13 ust. 6, oraz dane kontaktowe jednostki oceniającej zgodność, która sporządziła dowód zgodności;
 - d) jeżeli dane wyjściowe są ustalane za pomocą zewnętrznego narzędzia obliczeniowego, o którym mowa w art. 9 ust. 2, dowody te zawierają odniesienie do tego narzędzia obliczeniowego.
5. Dane wyjściowe i dowody, o których mowa w ust. 4, sporządza się w sposób jasny i jednoznaczny co najmniej w jednym z języków urzędowych Unii. W miarę możliwości udostępnia się je w postaci łącza internetowego, kodu QR lub równoważnego rozwiązania.

6. Dane osobowe są przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹⁸.
7. Każdy odbiorca danych wyjściowych i dowodów, o których mowa w ust. 4, wprowadza środki w celu zapewnienia poufności odpowiednich danych handlowych przetwarzanych i przekazywanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz zapewnia, aby dostęp do takich danych, ich przetwarzanie i ujawnianie były możliwe wyłącznie po uzyskaniu upoważnienia.

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych); ([Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1](#)).

ROZDZIAŁ V

ŚRODKI UZUPEŁNIAJĄCE

Artykuł 11

Certyfikacja narzędzi obliczeniowych

1. Zewnętrzne narzędzia obliczeniowe, o których mowa w art. 9 ust. 2, muszą być certyfikowane przez jednostkę oceniającą zgodność, o której mowa w art. 14.
2. Twórca narzędzi obliczeniowych składa wniosek do jednostki oceniającej zgodność, która ocenia zgodność narzędzia do obliczania z wymogami określonymi w art. 4–9. W przypadku oceny pozytywnej jednostka oceniająca zgodność wydaje certyfikat zgodności narzędzia obliczeniowego z niniejszym rozporządzeniem. W przypadku oceny negatywnej jednostka oceniająca zgodność przedstawia wnioskodawcy uzasadnienie oceny negatywnej.
3. Dana jednostka oceniająca zgodność prowadzi aktualny wykaz narzędzi obliczeniowych, które certyfikowała, oraz tych, których certyfikaty wycofała lub zawiesiła. Jednostka oceniająca zgodność udostępnia ten wykaz publicznie na swojej stronie internetowej i niezwłocznie przekazuje Komisji adres tej strony internetowej.
4. Certyfikat jest ważny przez dwa lata.
5. Komisja publikuje na swojej oficjalnej stronie internetowej wykaz wszystkich narzędzi obliczeniowych certyfikowanych zgodnie z ust. 1 i 2.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 17 w celu ustanowienia przepisów dotyczących certyfikacji narzędzi obliczeniowych, powiązanego certyfikatu zgodności, w tym przepisów dotyczących odnawiania, zawieszania i cofania certyfikacji.

ROZDZIAŁ VI

WERYFIKACJA DANYCH DOTYCZĄCYCH EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH ORAZ PROCESÓW OBLICZENIOWYCH

Artykuł 12

Zakres weryfikacji

1. Dane wyjściowe, o których mowa w art. 9, podlegają weryfikacji zgodności z wymogami określonymi w art. 4, 5 i 9 niniejszego rozporządzenia.
2. Ustęp 1 ma zastosowanie do zainteresowanych podmiotów, o których mowa w art. 2 lit. a), z wyjątkiem mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw, o których mowa w zaleceniu Komisji 2003/361/WE¹⁹. Mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa mogą na swój wniosek zostać poddane weryfikacji przewidzianej w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 13

Działania weryfikacyjne i proces weryfikacji

1. Jednostka oceniająca zgodność, o której mowa w art. 14, weryfikuje rzetelność, wiarygodność, zgodność i dokładność danych wyjściowych ujawnionych przez zainteresowany podmiot.
2. Jednostka oceniająca zgodność przeprowadza weryfikację zgodności na podstawie wymogów ustanowionych w art. 4, 5 i 9 i dowodów, o których mowa w art. 10 ust. 4. Weryfikacja ta dotyczy:
 - a) zastosowanej metodyki obliczeniowej;

¹⁹ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36).

- b) źródeł danych wejściowych wykorzystanych do obliczeń;
 - c) poprawności przeprowadzonych obliczeń;
 - d) zastosowanych wskaźników.
3. W przypadku stosowania zewnętrznych narzędzi obliczeniowych jednostka oceniająca zgodność bierze pod uwagę ich odpowiednie certyfikaty zgodności, o których mowa w art. 11 ust. 2.
 4. W przypadku gdy ocena przeprowadzona w ramach weryfikacji wskazuje na nieprawidłowe obliczenia lub niezgodność z art. 4, 5 lub 9 niniejszego rozporządzenia, jednostka oceniająca zgodność informuje o tym zainteresowany podmiot w odpowiednim czasie. Następnie podmiot ten koryguje obliczenia lub usuwa niezgodności, aby umożliwić zakończenie procesu weryfikacji.
 5. Zainteresowany podmiot udziela jednostce oceniającej zgodność wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających jej realizację procedur weryfikacji. W trakcie procesu weryfikacji jednostka oceniająca zgodność może prowadzić kontrole w celu ustalenia wiarygodności danych i obliczeń.
 6. Po zakończeniu weryfikacji jednostka oceniająca zgodność sporządza, w stosownych przypadkach, dowód zgodności potwierdzający, że dane wyjściowe są zgodne z odpowiednimi wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
 7. Odpowiednia jednostka oceniająca zgodność sporządza i prowadzi aktualny wykaz podmiotów, które poddano weryfikacji zgodnie z niniejszym artykułem. Do dnia 31 marca każdego roku jednostka oceniająca zgodność zgłasza Komisji ten wykaz.

8. W przypadku gdy dane wyjściowe zostały już zweryfikowane na podstawie innych aktów Unii ustanawiających szczegółowe przepisy dotyczące oceny prowadzonej w ramach weryfikacji danych wyjściowych, która zapewnia zgodność z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, dane te uznaje się za zweryfikowane na podstawie niniejszego artykułu.
9. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 17 akty wykonawcze ustanawiające przepisy szczegółowe dotyczące weryfikacji danych wyjściowych i związanego z nią dowodu zgodności. Przepisy te obejmują przepisy dotyczące dowodów, o których mowa w art. 10 ust. 4, oraz praw do udostępniania związanych z wykorzystaniem danych pierwotnych, o których mowa w art. 10 ust. 3.

ROZDZIAŁ VII

AKREDYTACJA

Artykuł 14

Jednostki oceniające zgodność

1. Jednostki oceniające zgodność są akredytowane do wykonywania działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych, o których mowa w art. 11, 12 i 13.
2. Jednostka oceniająca zgodność musi być niezależna od podmiotu wnioskującego o działania weryfikacyjne lub certyfikacyjne, o których mowa w art. 11, 12 i 13.
3. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z weryfikacją nie mogą brać udziału w działalności, która może zagrażać niezależności ich osądu lub wiarygodności w odniesieniu do działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych.
4. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy wykonują działania weryfikacyjne lub certyfikacyjne z najwyższym stopniem rzetelności zawodowej, muszą posiadać konieczne kwalifikacje techniczne oraz nie mogą być poddawani żadnym naciskom ani zachętom, zwłaszcza finansowym, które mogłyby wpływać na ich osąd lub wyniki działań weryfikacyjnych, w szczególności ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.
5. Jednostka oceniająca zgodność musi dysponować wiedzą fachową, sprzętem i infrastrukturą wymaganymi do przeprowadzania działań weryfikacyjnych lub certyfikacyjnych, w odniesieniu do których została akredytowana.

6. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych podczas wykonywania zadań weryfikacyjnych i certyfikacyjnych.
7. Jeżeli jednostka oceniająca zgodność zleca podwykonawstwo określonych zadań związanych z weryfikacją lub certyfikacją lub korzysta z usług jednostki zależnej, ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od tego, gdzie prowadzą swoją działalność, w tym ocenia i monitoruje kwalifikacje podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz wykonywane przez nich zadania.

Artykuł 15

Procedury akredytacji

1. Jednostki oceniające zgodność, o których mowa w art. 14 ust. 1, muszą być akredytowane przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (WE) nr 765/2008.
2. Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który prowadzi aktualny wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność. Te wyznaczone organy krajowe udostępniają ten wykaz publicznie na oficjalnej rządowej stronie internetowej. Państwo członkowskie może zdecydować, że obowiązek ten będzie wykonywany przez krajową jednostkę akredytującą, o której mowa w ust. 1.
3. Do dnia 31 marca każdego roku krajowa jednostka akredytująca zgłasza Komisji wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność wraz ze wszystkimi odpowiednimi danymi kontaktowymi.
4. Bez uszczerbku dla art. 15a Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie dalszych metod i kryteriów akredytacji jednostek oceniających zgodność.

Artykuł 15a

Weryfikacja na podstawie innych aktów Unii, z uwzględnieniem sektora morskiego i lotniczego

1. W przypadku sektora morskiego weryfikatorzy akredytowani zgodnie z art. 14 rozporządzenia (UE) 2023/1805 i przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi lub art. 16 rozporządzenia (UE) 2015/757 i przyjętymi na jego podstawie aktami delegowanymi mogą wykonywać obowiązki jednostek oceniających zgodność na podstawie niniejszego rozporządzenia. Weryfikatorów tych uznaje się za akredytowanych zgodnie z art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia.
2. W odniesieniu do sektora lotnictwa weryfikatorzy akredytowani zgodnie z art. 15 dyrektywy 2003/87/WE i przyjętymi na jej podstawie aktami wykonawczymi mogą wykonywać obowiązki jednostek oceniających zgodność na podstawie niniejszego rozporządzenia. Weryfikatorów tych uznaje się za akredytowanych zgodnie z art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ VIII

UPRAWNIENIA DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 16

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 15 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia... [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 15 ust. 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.”;
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 15 ust. 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie [dwóch miesięcy] od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 17

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ IX

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 18

Sprawozdanie i przegląd

Komisja przeprowadzi ocenę niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do jego celów i do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę pięciu lat po rozpoczęciu stosowania rozporządzenia] przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące głównych ustaleń, w którym oceni także potrzebę przyjęcia podejścia opartego na pełnym śladzie węglowym i zaproponuje dalsze działania.

Artykuł 18a

Wytyczne

Co najmniej rok przed datą, o której mowa w art. 19 ust. 2, Komisja, uwzględniając istniejące wytyczne przyjęte na szczeblu krajowym, przyjmie wytyczne mające na celu wspieranie powszechnego stosowania normy, o której mowa w art. 4 ust. 1, oraz udzielenie małym i średnim przedsiębiorstwom pomocy we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te publikowane są w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 19

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę 60 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*].
3. Art. 4 ust. 5 i 6 , art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 4, art. 9 ust. 5, art. 11 ust. 6, art. 13 ust. 9 i art. 15 ust. 4 stosuje się jednak od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący / Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca
